LE GARAGE

Chronique Été 2008

Dans cette parution :	☑ Robinet automatique d'essence ☑ Pourquoi **encore** parler de la Moly 60 ? ☑ Filtres à l'huile : harmonisation des 1500 et 1800… et anecdote ! ☑ Vos impressions du Michelin Pilot GT ☑ Histoire d'un voltmètre lumineux ☑ Calibres d'épaisseur des trousses d'outils ☑ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces taches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

ROBINET AUTOMATIQUE D'ESSENCE

Si vous êtes propriétaire d'une GL1500 ayant plus de 7 ou 8 ans, ceci devrait vous intéresser.

Un de nos camarades a récemment eu des problèmes avec sa 1997. Sa moto présentait les symptômes suivants : le son du moteur était inhabituel et elle souffrait de ratés comme si elle ne tournait que sur 5 cylindres, peu importe la vitesse. Nous savons que sur d'autres motos le moteur s'est ensuite arrêté de tourner, tout comme s'il survenait une panne d'essence. Après quelques heures, elle redémarre normalement mais le même phénomène se reproduit plus tard. Le courant passe bien puisque le démarreur fonctionne. Alors, qui est le responsable ?

Lui : le diaphragme du robinet automatique d'essence (petcock valve). Qui ça ?

Ce robinet se situe près de l'ouverture du réservoir d'essence. En ouvrant la portière d'accès au réservoir, vous l'apercevrez, fixé en haut du côté droit. Comment est-il construit et quel est son rôle? Ce robinet a pour fonction d'empêcher que l'essence ne circule dans le système de la moto lorsque le moteur est arrêté et assure une alimentation en essence adéquate lorsqu'il tourne. À l'intérieur du robinet se cache une membrane, le diaphragme, qui par l'action de dépression (vacuum) change de position, bloquant ou libérant le passage de l'essence selon le cas (image 1).

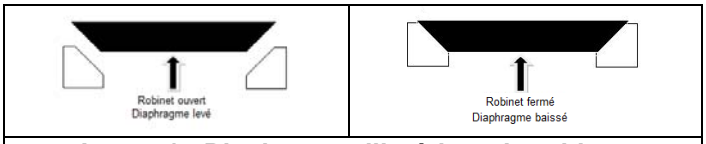

Image 1 - Diaphragme l'intérieur du robinet

Si le moteur de la moto tourne, le diaphragme est soulevé par effet de dépression et permet le passage de l'essence qui arrive du réservoir (image 2-A et 3-A) vers les carburateurs (image 2-B et 3-B). Si le contact est coupé, il le bloque à nouveau.

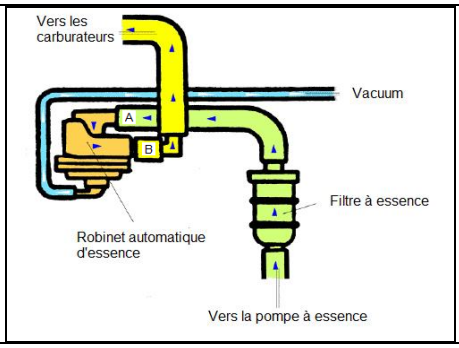

Image 2 - Circulation dans le robinet

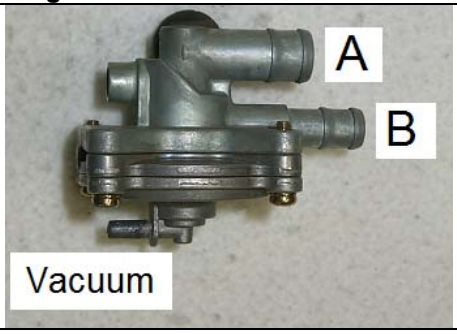

Image 3 - Robinet automatique d'essence

Donc, cette membrane doit être maintenue soulevée pour assurer le passage de l'essence. Or, comme elle s'était endommagée avec le temps, elle ne remplissait plus correctement son rôle. L'essence réussissait à circuler mais en quantité moindre provoquant les symptômes décrits précédemment. Lorsque le diaphragme est totalement perforé, l'arrivée d'essence

est alors insuffisante pour faire tourner le moteur et il s'arrête.

Dans une telle situation, le manuel d'entretien spécifie le remplacement du robinet automatique au complet. Le coût de cette pièce est de 143$. Après de nombreuses recherches, nous avons trouvé qu'il existait une trousse afin de ne remplacer que le diaphragme du robinet. Cette opération simple consiste à dévisser les 4 vis qui assemblent le robinet. Les 2 plus longues fixent le robinet à la moto. Replacer minutieusement le nouveau diaphragme et le ressort, s'assurer de la présence du ressort dans l'autre partie du robinet et le tour est joué. Le numéro de pièce de la trousse de remplacement est : **16953-ML0-024**. Pour 39$, nous croyons que cette pièce devrait être conservée à titre préventif par tout propriétaire de GL1500.

POURQUOI ENCORE PARLER DE LA MOLY 60 ?

Peut-être direz-vous en lisant ces lignes : « L*es Claude nous parlent **encore** de la moly 60! N'ont-ils rien d'autre à écrire??? »* Bon! Voici une autre histoire d'horreur qui nous incite à le faire.

Une moto entreposée à l'extérieur dont l'entretien de la roue arrière a été correctement effectué il y a 3 ½ ans a nécessité le remplacement du flasque mené et du différentiel parce que la cannelure de chacune des composantes était totalement détruite (image 4).

Souvent lorsque le pneu n'a pas besoin d'être changé et que les plaquettes de freins ne présentent pas une usure significative, la roue arrière n'est pas déposée et, par conséquent, pas inspectée. Nous sommes maintenant persuadés que l'humidité est aussi responsable de l'usure prématurée de ces composantes. Cette moto n'a pourtant roulé que 28,000 km depuis ces dernières années.

Image 4 - Flasque mené inutilisable

Et voici la suite!

Cet assèchement a provoqué une usure prématurée des composantes de la roue : le roulement, la plaque de retenue des amortisseurs de roue (damper) et ses boulons et même le centre de la roue. Tout simplement bon pour la casse!

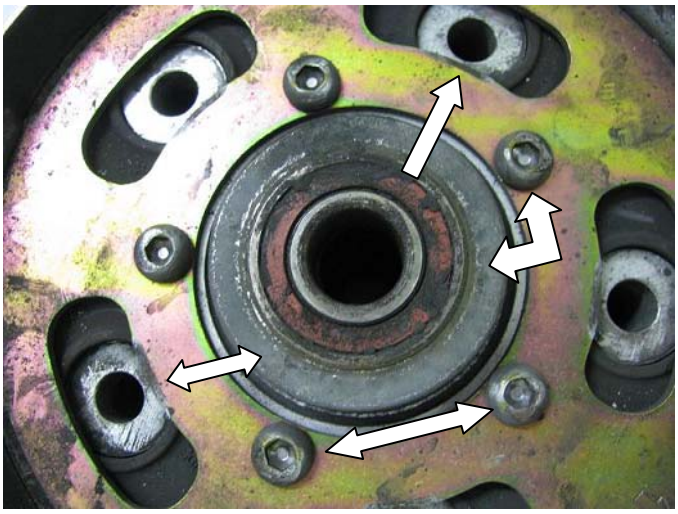

Image 5 - Roue inutilisable

Coût des pièces :
Flasque mené : 123 $
Roue arrière et ses composantes : 1200 $
Différentiel : DISCONTINUÉ !!!!!! (valait 1620 $)

Aussi, les 1500 sont équipées d'une rondelle placée à l'intérieur du flasque mené (image 6). Compte tenu de la présence de la graisse, il est possible qu'elle ne soit que peu visible. Assurez-vous de sa présence, procédez à son nettoyage et sa repose. Si le remplacement est requis, le numéro est le : **42616-MAJ-G20** et coûte environ 6$.

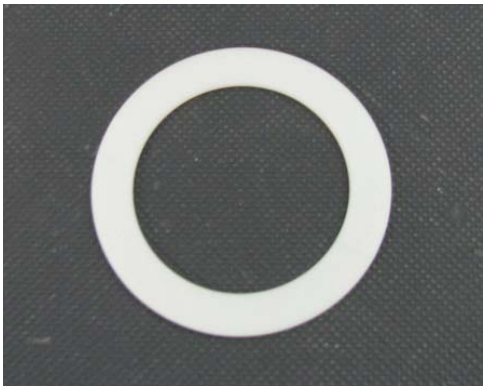

Image 6 - Rondelle de flasque mené

Notre recommandation est la suivante.

- Graisser le flasque mené et les cannelures à tous les 2 ans MAXIMUM avec de la Moly 60. Elle est disponible chez votre concessionnaire Honda sous le numéro **2963866** pour 20.00$
- Placer la rondelle à l'intérieur du flasque mené avant la pose de la roue.

FILTRES À L'HUILE : HARMONISATION DES 1500 ET 1800… ET ANECDOTE!

Ça y est ! Les 1500 et 1800 ont maintenant une pièce en commun : le filtre à l'huile. La chronique de l'automne 2007 faisait mention du nouveau numéro de filtre des 1800, soit le 15410-MFJ-D01. Eh bien, ce filtre remplace celui des GL1500 qui portait le numéro 15410-MM9-013. Vous remarquerez qu'il est un peu plus court, ce qui facilitera son remplacement.

Et maintenant, l'anecdote.
Récemment, avec l'arrivée du printemps, un compagnon décide d'aller faire une ballade à moto. Après 2 ou 3 km de route, l'arrière de la moto se met à glisser. Un automobiliste lui fait signe que de l'huile s'échappe de la moto. Une rapide vérification permet de constater que la fuite est significative et provient de la région du filtre. Un retour rapide au garage s'impose pour trouver la cause du problème. C'est en dévissant le filtre que notre ami a eu sa surprise : l'ancien joint torique du filtre est tombé!!!

Tel qu'indiqué sur le filtre, il faut s'assurer que l'ancien joint ne soit pas resté collé sur la base du moteur au moment d'installer le nouveau filtre. Aussi, il est fortement suggéré de démarrer la moto après une vidange d'huile afin de s'assurer qu'il n'y ait aucune fuite.

Image 7 – Joint torique du filtre à l'huile

VOS IMPRESSIONS DU MICHELIN PILOT GT

Nous vous avions déjà fait part que nos 1500 étaient maintenant chaussées de Michelin Pilot GT depuis plus de 2 ans. Nos impressions étaient plus que favorables. Depuis quelques temps, de nouveaux utilisateurs se sont ajoutés à la liste. Rarement les remarques ont fait une telle unanimité. Voici un résumé des commentaires reçus :

- Douceur de roulement accrue
- Plus silencieux que mes pneus précédents
- Très grande faciliter à amorcer l'inclinaison de la moto
- Excellente adhérence sur pavé mouillé

Aussi, dans la parution de mai 2008 de la revue Wing World, un motocycliste faisant partie d'un « Drill Team » (équipe de pilotes chevronnés qui effectuent des manœuvres complexes avec leur GoldWing) mentionnait qu'il avait pu réduire de 2 pieds le rayon de ses virages en « U » et de 1 pied celui des cercles serrés.

Merci Yvon, Claude, Névil, Pierre, Noël-André, Denis, Gaston et Guy de nous avoir fait part de vos commentaires. Nous apprécions grandement votre collaboration.

HISTOIRE D'UN VOLTMÈTRE LUMINEUX

Le mercredi 13 mai dernier, j'enfourche ma moto pour aller au travail. Après avoir fait le plein (à 1.39$ / litre !) je reprends la route et réalise quelques mètres plus loin que le témoin lumineux de mon voltmètre reste au rouge. Normalement, lorsque l'alternateur charge adéquatement, il passe au vert. Sans aucune hésitation, je me stationne et retire le fusible des phares avant. Je reprends la route afin de me garer de façon sécuritaire un peu plus loin et saute dans le premier taxi vers le travail.

À la fin de la journée, je récupère ma moto et réussis à faire les 10 kilomètres qui me séparent du garage sur la charge de la batterie. Après quelques instants, le diagnostic tombe : le stator de l'alternateur a rendu l'âme. 20 minutes plus tard, l'alternateur de secours était installé et j'invitais Claude et Noël-André à un souper « gastronomique » à la Belle Province.

Morale de cette histoire : même si mon voltmètre n'indique aucune valeur relative au voltage réel, le témoin visuel rouge a automatiquement attiré mon attention. Ceci m'a permis de m'immobiliser rapidement et de retirer le fusible des phares avant qui consomment beaucoup de courant. Plus tard, j'ai facilement pu parcourir les quelques kilomètres qui me séparaient d'une zone de secours. Ce matin-là, j'ai trouvé que mon accessoire à moins de 40$ m'avait rendu un très grand service en m'évitant une panne le long d'une voie rapide. Ce voltmètre pourrait en faire de même pour vous! Intéressé ? Voici les coordonnées :

Il est disponible en 2 modèles :

- Soit par l'installation d'une DEL seul qui est relié au boîtier caché dans la moto (Modèle 1050)
- Soit avec un boîtier installé sur votre moto avec le DEL intégré (Modèle 1052). Les dimensions sont 2¼" largeur x 1" 5/8 hauteur x 5/8" épaisseur.

Modèle 1050

Modèle 1052

Disponible chez :
www.signaldynamics.com/products/Modules/HUVM.asp
Au Canada : contacter Badapple Motorcycle Accessories au 905-681-2841

CALIBRE D'ÉPAISSEUR DES TROUSSES D'OUTILS

Le coffre d'outil d'une GL1500 est muni de 2 calibres d'épaisseur : un de 0,8 mm pour l'ajustage de l'écartement de l'électrode des bougies (normalement entre 0,8 à 0,9 mm) et un autre de 0,7 mm pour vérifier l'espace entre surface du disque du frein gauche et du support d'étrier gauche lors du remontage de la roue avant.

Le coffre d'outil de la GL1800 à un seul calibre d'épaisseur de 0,7 mm qui permet de vérifier l'espace entre la surface du disque de frein et celle du support de l'étrier de chaque côté de la roue avant au remontage. **Il ne faut donc pas se servir du calibre d'épaisseur contenu dans la trousse du 1800 pour mesurer l'écartement des électrodes de nouvelles bougies qui devraient être ajustées à 1,0 à 1,1mm.**

COURRIER DU LECTEUR

Bonjour vous autres,

Voici ma question: j'ai une Goldwing 1500 1990. Je veux changer les lumières situées sur les valises de chaque côté de la moto pour un ensemble de 6 lumières, trois de chaque côté. J'ai fais le test avant de les installer sur la moto en les connectant directement sur la batterie et elles éclairaient. Toutefois, après les avoir connectées sur le système électrique de la moto, rien ne fonctionnait!! Où dois-je regarder ? Que dois-je changer?

Merci Claude et Claude.

Acadiennement, Fernand

Réponse de Claude et Claude

Bonjour Fernand.

Merci encore de votre collaboration à la dernière chronique.

Certains modèles de Goldwing sont munis d'un convertisseur qui modifie le voltage dirigé vers les lumières des valises arrière.

Il faudra simplement relier votre nouveau système de lumières directement sur un fil de 12 volts et le tour sera joué.